Traffic accidents

* 135 *Q.*—SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : Will the Hon. Minister for Electricity be pleased to state—

(*a*) the number of fatal traffic accidents in 1956 and in 1957;

(*b*) the number of cases in which lorries were involved; and

(*c*) the main reasons for those accidents?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : (*a*) Three hundred and fifty-four in 1956 and 381 till the middle of October 1957.

(*b*) Two hundred and seven in 1956 and 238 till the middle of October 1957.

(*c*) The accidents are mainly due to rash and negligent driving on the part of the drivers and carelessness on the part of the pedestrians.

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : *இவைகளிலே எத்தனை விபத்துக்கள் இந்த நகரத்தில் நடந்திருக்கின்றன என்று சொல்ல முடியுமா ?*

THE HON. SRI V. RAMAIAH : I do not have the information with me, Sir.

SRI K. VINAYAKAM : Sir, the accidents by lorry drivers and lorries are mainly due to negligent driving during nights with bright lights on, which baffle the other car owners who drive their cars in the same road. Will the Government take steps to ban the driving of lorries during nights and allow them to ply only during day time?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : Banning the night plying of lorry traffic has been considered. But we found that, in view of the heavy traffic and the need to move goods rapidly, such a ban was not possible. As far as the glare of lights is concerned, we have now issued instructions to all public vehicles and also other vehicles that they must paint the circular patch in the dome close to the head-lights. This will cut out the glare which is baffling the traffic coming in front.

SRI M. P. SUBRAMANIAM : *எல்லா லாரிகளின் வேகத்தை தணிப்பதற்கு குறிப்பிட்ட காலத்தில் ஒரு இடத்திலிருந்து மற்றோரிடத்திற்குச் செல்லவேண்டும் என்ற சட்டத்தை அரசாங்கம் அமுலாக்குவதற்கு நடவடிக்கை எடுப்பார்களா ?*

THE HON. SRI V. RAMAIAH : *இதற்காக தனிச்சட்டம் செய்யவில்லை. ஆனால் அந்த லாரிகள் 70 மைலுக்கு ஒரு இடத்தில் நிறுத்தப்பட்டு போலீஸ் அதிகாரிகளால், வழியில் ஒவ்வொரு போலீஸ் ஸ்டேஷனிலும் சோதிக்கப்படுகின்றன.*

SRI S. NAGARAJA MONIGAR : *இப்பொழுது விபத்துகள் அதிகரிப்பதற்கு காரணம் பொதுவாக ரஸ்தாக்கள் வேண்டிய அகலம் இல்லை. அதுவுமின்றி சாலை ஓரங்களிலே உள்ள மரங்கள் மரங்களின் கிளைகள் அகலமாகவும் உயரமாகவும் வெட்டப்படாமலிருப்பதாலும், குறுகிய அகலத்திற்கே தார் போடப்பட்டிருப்பதாலும் தான் இந்த விபத்துக்கள் நேருகின்றன, என்பதும் உண்மையல்லவா ?*

THE HON. SRI V. RAMAIAH : I take the information of the hon. member.

11th November 1957]

SRI S. PAKKIRISWAMY PILLAI : இந்த ரஸ்தாக்களில் விபத்துக்கள் நேருவதற்கு இன்னொரு காரணம், நடைபாதைகளும் ரஸ்தாக்கள் நகரங்களிலும், கிராமங்களிலும், போதுமானவை இல்லாததினால்தான். இதை பப்ளிக் வொர்க்ஸ் டிபார்ட்மெண்டுக்கு சிபார்சு செய்து இந்த ரஸ்தாக்களை அதிகரிப்பதற்கு சர்க்கார் நடவடிக்கை எடுப்பார்களா ?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : கிராமங்களில் நடைபாதைகள் இருக்கின்றன. நகரத்தில் போதுமானவரை முக்கியமான இடங்களில் அதிகரிப்பது அவசியம். இது அரசாங்கத்தின் ஆலோசனையில் இருக்கிறது.

SRI S. LAZAR : Is the Hon. Minister aware that most of these traffic accidents are not necessarily due to the fault of the drivers but due to the fact that the cyclists and passers-by never observe the traffic rules and regulations ?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : I have stated it in my answer.

SRI N. R. THIYAGARAJAN : இரவு இரண்டு மணியிலிருந்து ஐந்து மணிக்குள்ளாகத்தான் இந்த லாரி விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன என்று நன்றாக விசாரித்து அறிந்திருக்கிறேன். ஆகவே, இரண்டு முதல் ஐந்து மணி வரை இரவு நேரங்களில் லாரி ஓட்டாமல் தடுக்க அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள முன்வருமா ?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : அங்கத்தினர் அவர்கள் குறிப்பிட்ட நேரத்தில் லாரி போக்குவரத்து இல்லாமல் இருக்க, அதைத் தடை செய்யலாமா என்பதைப்பற்றி பரிசீலனை செய்யலாம்.

SRI A. V. P. PERIAVALAGURUVA REDDI : இந்த லாரிகள் இரவு நேரங்களில் அதிகமாக ஓடுவதினால், 3 டன் ஏற்றிச் செல்லும் லாரிகள், 8 டன் சாமான்களை ஏற்றிக்கொண்டு போவதால்தான், அதுவும் அல்லாமல் லைட்களை டிம்மாய் போடுவதில்லை, ஆகவேதான் ஆக்ஸிடெண்ட்ஸ் நடக்கிறது. ஆகவே இரவு 10 மணிக்குமேல் பஸ் ஓடாமல் இருப்பதுபோல் லாரிகளும் ஓடாமல் இருக்கவேண்டிய நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படுமா ?

MR. SPEAKER : அதைப் பற்றித்தான் மந்திரியவர்கள் பதில் சொன்னார்கள்.

SRI M. P. SUBRAMANIAM : வண்டிகளில் ஸ்பீடா மீட்டர்கள் வைத்து இந்த மீட்டர் ஒரு குறிப்பிட்ட வேகத்திற்குமேல் போனால் அந்த முள் மேலே செல்லாது இருக்கும்படிச் செய்தால் அது மிகவும் வேகமாக போகிறது என்று அறியமுடியாதா ?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : அதையும் பரிசீலனை செய்யலாம்.

SRI M. C. MUTHUKUMARASWAMY : இந்த மாதிரி வாகன ஓட்டிகள் சாராயத்தையும் கள்ளையும் குடித்துவிட்டு மயக்க போதையில் இருப்பதால்தான் தொந்தரவுகள் ஏற்படுகின்றன என்று தெரியவருகிறதால் அதை, ஒவ்வொரு இடங்களிலும் லாரி சென்று கொண்டிருக்கும்போதே போலீஸார் திடீரென்று சோதனைபோட்டு வேண்டிய நடவடிக்கைகள் எடுக்க அரசாங்கம் முன்வருமா ?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : போலீஸார் திடீரென்று கண்காணிப்பு செய்வதால்தான் இந்தமாதிரி குற்றங்களைத் தடைசெய்ய முடிகிறது. அதை அதிகமாக செய்யவேண்டிய நடவடிக்கைகள் எடுத்துக்கொள்ளப்படும்.

SRI K. VINAYAKAM : வெளியூர்களில் இருந்து சென்னைக்கு வரும் லாரிகளில் பெரும்பாலும் வைக்கோல் போட்டுக்கொண்டு வருகிற வண்டிகள் ஆதலால், அதன் ஸைசை விட அதிகமாக வைக்கோல் போட்டுக் கொண்டு நடுபாதையில் போகாமல் ஓரமாகச் சென்றால், பக்கத்தில் உள்ள மரங்களில் அடிபடாமல் இருக்க வண்டிகள் நடுப்பாதையில் வருவதோடு

டிராபிக் ரெகுலேஷனையும் மீறி லைட்டை டிம் செய்வதை விட்டு பிரகாசமாக எறியவிட்டுக்கொண்டு வருவதாலும் இந்த விபத்துக்கள் அதிகமாக ஏற்படுகின்றன. ஆகவே, இரவு நேரங்களில் வண்டிகள் வராமல் இருக்க தீவிர நடவடிக்கைகள் எடுக்க அரசாங்கம் முன்வருமா ?

Mr. SPEAKER : அங்கத்தினர் நான்கு கேள்விகளை ஒன்று சேர்த்து கேட்கிறார்.

Sri P. G. MANICKAM : 70 மைல் தூரத்திற்குமேல் செல்கிற லாரிகள் தான் போலீஸில் ரிப்போர்ட் செய்யவேண்டுமென்று மந்திரியவர்கள் தெரிவித்தார்கள். அதற்கு உள்பட்டு பிரயாணம் செய்யும் லாரிகளுக்கு இந்தமாதிரி விதியில்லை. ஆகவே ஒவ்வோரு போலீஸ் ஸ்டேஷனிலும் லாரிகள் ரிப்போர்ட் செய்யும் ஒரு நிலையை அரசாங்கம் உண்டாக்குவார்களா ?

The Hon. Sri V. RAMAIAH : நன்கு பரிசீலனை செய்துதான் ஒரு முடிவிற்கு வந்திருக்கிறோம். ஒவ்வொரு போலிஸ் ஸ்டேஷனிலும் ரிப்போர்ட் செய்யவேண்டுமென்று சொன்னால் லாரி நகரவே நகராது.

State trading in Ammonium Sulphate

* 136 *Q.*—**Sri S. B. ADITYAN :** Will the Hon. the Minister for Home be pleased to state—

(*a*) whether any Scheme of State Trading in Ammonium Sulphate is in operation;

(*b*) if so, the profit gained or loss sustained by the Government during the last three years (year-war); and

(*c*) the amounts paid to stockists by way of commission during the last three years (year-war)?

The Hon. Sri M. BHAKTAVATSALAM : (*a*) The answer is in the affirmative.

(*b*) Net *pro forma* loss in 1954–55, 1955–56 and 1956–57 is Rs. 2·33 lakhs, Rs. 5·46 and Rs. 4·57 lakhs respectively. The loss includes interest on capital and establishment charges charged to the Scheme.

(*c*) The total amounts paid to the stockholders as commission in 1954–55, 1955–56 and 1956–57 are Rs. 2·23 lakhs, Rs. 4·11 lakhs and Rs. 3·59 lakhs respectively.

Sri S. B. ADITYAN : ஆண்டுதோறும் பல லட்சக்கணக்காக நஷ்டம் அடைந்து வருவதாக மந்திரியவர்களின் புள்ளி விவரங்களில் இருந்து தெரிகிறது. இந்த நஷ்டத்திற்குக் காரணம் என்ன ? இப்படி தொடர்ந்து நஷ்டம் ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்குமானால், இதைத் தனிப்பட்டவர்களிடம் கொடுத்துவிடக்கூடாதா ?

The Hon. Sri M. BHAKTAVATSALAM : நஷ்டம் ஏற்படுவதற்கு காரணம் குறிப்பிட்டேன். எஸ்டாபிளிஷ்மெண்ட் சார்ஜ்யை இந்த விலையில் சேர்ப்பதில்லை. இதற்காக போடப்படுகிற முதலிற்குள்ள வட்டியை இந்த விலையில் சேர்த்து விலையை அதிகப்படுத்துவதில்லை. 1955–56-ல் ஏற்பட்ட புயல் காற்று காரணமாக சேதங்கள் ஏற்பட்டு அதையொட்டி 1,39,527 ரூபாய்க்கு இலவசமாக உரம் வினியோகிக்கப்பட்டது. அதுவும் இந்த நஷ்டத்தொகையில் சேர்க்கப்பட்டிருக்கிறது. 1955–56 வரவு செலவு கணக்கைப் பார்த்ததில் 6,307 ரூபாய் சில்லரை, 18,795 ரூபாய் சில்லரை, 4,790 ரூபாய் சில்லரை, எஸ்டாப்ளிஷ்மெண்ட் சார்ஜ்-ல், ஏற்கனவே அதிகாரிகள் வேலை செய்கிறார்களே, அவர்கள் சம்பளத்தையும் கணக்கில் சேர்க்கிறோம். இன்ட்டரஸ்ட் ஆன் காப்பிட்டல் 4 லட்சத்தி 66 ஆயிரத்தி சில்லரை. அப்புறம்